SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 37 minutos.)

En nombre de la Comisión de Transporte y Obras Públicas damos la bienvenida a los representantes de Anetra.

SEÑOR VICTORICA.- Mi nombre es Augusto Victorica y soy el Presidente de Anetra. Quisiera agradecer muy especialmente que nos hayan recibido hoy porque eso nos permite plantear algunas inquietudes relativas, fundamentalmente, al transporte de pasajeros.

En primer lugar, si bien no es un tema directamente vinculado con la Comisión de Transporte y Obras Públicas, queremos que estén enterados del motivo por el que nos estamos movilizando que es el de las tarjetas de crédito. Con las tarjetas de crédito las empresas de transporte tenemos un costo de un 5% más IVA y por la paramétrica del Ministerio de Transporte y Obras Públicas se calcula una utilidad máxima de un 10%, lo que nos lleva la mitad de las ganancias. Afortunadamente, hoy en día no son más de un 10% o 15% las ventas con tarjeta, pero si el Poder Ejecutivo logra que se les dé un uso importante -cosa que está intentando- pasaría a ser un problema sustancial. Nosotros aspiramos a que, como en la mayoría de los países desarrollados, el porcentaje no sea mayor al 1% más IVA. Entendemos que eso sería razonable, dado que se trata de un servicio público, tarifado por el Estado y que, además, tiene un margen mucho más estrecho.

En segundo término, tenemos el tema del fideicomiso que en estos momentos está siendo estudiado por la Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes, a la que concurrimos hoy de mañana, y me gustaría que los compañeros de Canelones nos ilustraran al respecto. Entendemos que es un tema que genera una enorme injusticia, fundamentalmente, porque todas las empresas de ómnibus de Canelones tienen que aplicar la misma tarifa que las metropolitanas, es decir, las que realizan el servicio Montevideo-Canelones y las de Montevideo que entran a Canelones. Por ese motivo, deben pagar los mismos laudos. Estas empresas pagaban algo más de un 80% del laudo, pero el sindicato está exigiendo que paguen el 100% para que no exista esa diferencia. Además, hay una serie de elementos, como ser los tecnológicos, que igual se deben utilizar. Los estudiantes viajan indistintamente en la empresa interdepartamental o en la departamental de Canelones, entonces, se generaría una situación de injusticia si quedaran fuera de ese fideicomiso que se está analizando porque, evidentemente, se compite en desigualdad de condiciones.

SEÑOR BAGNASCO.- Buenas tardes.

Como decía el presidente -y como los señores Senadores sabrán- en mayo o junio de este año se formó el Consorcio Público para el Sistema de Transporte Metropolitano, integrado por representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de las Intendencias de Montevideo, Canelones y San José. Este Consorcio abarca el transporte metropolitano y su cometido es que todas las empresas tengan las mismas exigencias en lo que refiere a transporte, tecnología y laudos. Esas exigencias las tenemos todos, lo que nos parece bien.

Sin embargo, cuando nos referimos a subsidios -como consecuencia de las políticas de Estado que hoy existen para rebajar el boleto y no aumentar el precio a la sociedad- estos se reparten de diferente manera, lo que no nos parece justo o, por lo menos, no vemos que haya un tratamiento igualitario para todos.

Prueba de ello es que, para mantener bajo el precio de los boletos a las empresas urbanas y suburbanas, el 14 de setiembre pasado se firmó un decreto a través del cual el Presidente autoriza nuevamente un monto de $ 400:000.000 para subsidiar a esas empresas de Montevideo, quedando fuera de esto las empresas de Canelones, a pesar de que estas también tienen el boleto rebajado. Esto se debe a que la Intendencia de Canelones no subsidia porque no tiene el capital suficiente, por lo que quedamos fuera de ese beneficio.

Además, también existe el Fondo de Financiamiento del Transporte Colectivo Urbano de Montevideo que, a modo de experiencia, existe desde el año 2003. Esto lo hace la Intendencia de Montevideo y beneficia a las empresas porque sirve para la renovación de flota o de tecnología o para pagar pasivos. Esto se está haciendo ahora para las empresas de transporte suburbano, y nuevamente Canelones queda fuera. Para nosotros sería muy importante contar con esta financiación porque se brinda con un interés bajo y con ella podríamos empezar a competir a otro nivel de igualdad.

Cuando competimos más en Canelones, lo hacemos con las empresas suburbanas que tienen líneas departamentales y beneficios que nosotros no vamos a tener. Aclaro que no vinimos a pedir que no tengan beneficios, bienvenido que eso suceda con ellos y también con otras empresas más; lo que solicitamos es no quedar fuera de ese subsidio. Lo que vemos es que cuando se toman medidas, Canelones queda aparte. Queremos que Canelones sea integrado en el área metropolitana porque cuando se trata de subsidios, no estamos incluidos.

Eso sucedió con los boletos gratuitos para estudiantes. Por pertenecer a Canelones nos pagaban $ 7 cada uno de esos boletos. Sin embargo, si el estudiante viajaba de mañana en uno de nuestros coches porque le servía ese horario, pero en la tarde regresaba viajando en una empresa suburbana -que hace el mismo corredor y compite con nosotros- a ellos le pagaban $ 9,5. O sea que teníamos pasajeros categoría A y B, tratándose de la misma persona. Fue por esta razón que hablamos con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas; la Intendencia de Canelones cedió los derechos al Ministerio y ahora todos cobramos la misma cifra y lo hacemos directamente del Ministerio. Todo esto se plantea en el marco del área metropolitana.

Es todo lo que tenía para plantear. Tal vez alguno de mis compañeros quiera agregar algo más.

Estoy a las órdenes por si los señores Senadores desean formular alguna pregunta.

SEÑOR VICTORICA.- Continuamos, entonces, con los otros puntos que nos preocupan.

Tenemos una preocupación muy importante con respecto al futuro de las empresas en la medida en que las distintas autoridades reguladoras están teniendo un manejo un poco discrecional de las resoluciones que afectan al sistema. Somos absolutamente conscientes de que, muchas veces, los primeros que distorsionamos el sistema somos los propios operadores, por ejemplo, si tengo un servicio y pido otro más solo para hacerle la competencia a mi colega, sin tener clara la cantidad de pasajeros que voy a transportar. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas debería tener la conducta de decir "No, señor, esa línea está bien atendida con la cantidad de frecuencias que tiene en este momento; usted no pida más frecuencias porque empezamos a desordenar la competencia". Hoy en día sucede muchas veces que uno pide un turno y otro pide otra frecuencia; uno solicita un servicio de domingo y después termina pidiendo para hacerlo todos los días, con lo cual distorsionamos todo y vamos aumentando la demanda.

Cuando se licitaron las líneas de la ONDA -creo que en 1991 o 1992- ello se hizo como si todos esos servicios hubieran estado trabajando con muy buena ocupación. Sin embargo, lo que ocurrió en aquel momento, por una cantidad de circunstancias que conozco muy bien porque fui Gerente General durante los últimos once meses de dicha empresa -es decir que fui el que apagó la luz, así que sé bastante sobre el tema- fue que la ONDA no conservaba más del 50% de los pasajeros. Por lo tanto, en aquel entonces quedamos con una sobreoferta. Cuando más o menos nos empezábamos a regular porque existía una mayor demanda y se había comenzado a funcionar llegó la crisis de 2002. Después de eso surgió la amenaza de que el precio del petróleo subiría a US$ 100, por lo que el entonces Ministro Rossi, con muy buen criterio, se puso a pergeñar un invento que terminó siendo el fideicomiso del gasoil, que permitió sacar este factor de la tarifa y, así, lograr que volviera una cantidad de gente a subir al ómnibus. Al día de hoy tenemos una infraestructura que funciona, estamos trabajando medianamente bien y está todo fantástico, siempre y cuando no lo empecemos a socavar nuevamente. De todas formas, hay algunos signos que nos preocupan porque están pasando cosas que no tienen demasiado sentido. No sé si a los señores Senadores les llegó un reclamo de alguna empresa de San José, pero cuando empezaron a funcionar los nuevos anillos del transporte metropolitano y a ingresar las empresas Cutcsa y Coetc para ofrecer sus servicios en la zona de Delta del Tigre y Playa Pascual, hubo una empresa que hace servicios suburbanos a la que le habían

otorgado una serie de frecuencias por Bulevar Artigas hasta la Terminal Tres Cruces a fin de compensar sus pérdidas como consecuencia del ingreso de las otras empresas. Hasta ahí había una serie de compensaciones que no estaban del todo bien, pero la empresa logró acomodarse. Sin embargo, un buen día y por razones que no vienen al caso, resolvieron sacarle parte de esas frecuencias para dárselas a su competidora, Cutcsa. Por supuesto que la empresa puso el grito en el cielo y en quince días se cambiaron cinco veces las resoluciones. La Intendencia Municipal de Montevideo no autorizó a Cutcsa a circular por Bulevar Artigas, le sacaron los permisos, etcétera, hasta que finalmente se llegó a una solución salomónica que no es muy satisfactoria, pero el tema se arregló. Lo que nos preocupa es que es un ejemplo de situaciones que están sucediendo. Si le doy esto a Juancito, entonces le tengo que dar otra cosa a Pedrito, que también está haciendo el mismo corredor, para compensarlo. Creo que de esta manera vamos a desacomodar el tema, lo que nos preocupa mucho.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Usted dice que fue la Dirección Nacional de Transporte la que hizo esto? ¿O a quién se refiere?

SEÑOR VICTORICA.- En realidad, las resoluciones que pude observar ni siquiera estaban firmadas por el Director Nacional de Transporte sino por el señor Ministro. Desconozco la razón para ello pero reitero que estaban firmadas por el señor Ministro. Tampoco quisimos ahondar demasiado en ese tema porque ambas empresas son socias de Anetra. Esta es, sobre todo, la parte anecdótica de lo que está empezando a suceder.

Este verano, en el pasado mes de noviembre, se llamó a licitación para atender el servicio Piriápolis-La Paloma por la temporada porque, según se decía, ese era el sentir de las fuerzas vivas de La Paloma. Así fue que autorizaron a dos empresas y cuando llegó el mes de marzo, la empresa de Rocha que estaba realizando el servicio se retiró porque ya había cumplido con la licitación, mientras la otra empresa sigue trabajando dado que solicitó continuar el resto del año. Pero sucede que en invierno, entre Piriápolis y La Paloma no hay un mercado tan voluminoso como para justificar el servicio, entonces, inevitablemente hay que sacar pasajeros de Rocha hacia otras líneas ya establecidas que cumplen otros servicios, con lo cual se comienza a socavar la base económica de estos. El verano pasado el Ministerio de Turismo y Deporte otorgó permiso a algunas camionetas para que fueran recogiendo turistas por los *hostels,* lo cual no parece congruente en tanto es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas el que habilita los servicios interdepartamentales regulares; esas cosas nos preocupan.

Por otra parte, últimamente ha habido un par de llamados a licitación que han impuesto condiciones que perjudican a algunas empresas, en particular a la mía, que cubre la línea Montevideo-Buenos Aires. Luego de haber soportado que durante cuatro años el Puente Fray Bentos - Puerto Unzué estuviera cerrado -con las pérdidas importantes que ello implicó- ahora queda afuera porque la primera exigencia es que las empresas que se presentan tengan balances “perfectos”. Como podrán imaginar, una empresa que perdió dinero durante cuatro años no va a tener balances perfectos, por lo cual está muy lejos de poder competir. Entonces, pierde posibilidades de fortalecerse con otra línea debido a las condiciones que imponen las licitaciones del Ministerio. Cabe aclarar que luego de una nota que presentamos, se ajustaron algunos puntos relativos a la antigüedad de los autobuses, pero lo que más nos preocupa es el criterio con que se vienen haciendo las cosas, ya que en algún llamado a licitación anterior había sucedido algo parecido.

Como corolario de todo eso, hace quince o veinte días recibimos la visita de las personas que van a traer ese tren maravilloso que viene desde Pilar hasta Paso de los Toros -como se dijo en una primera instancia- aunque ahora parece que llegará a Paysandú. Debo decir, con absoluta franqueza, que si estuviera en el pellejo del señor Presidente de la República -sobre transporte debo conocer bastante más que él porque hace cuarenta y dos años que estoy en el rubro, además de que no tiene obligación de saber sobre eso- posiblemente los abrazaría y estaría encantado de la vida. No olviden los señores Senadores que hace cincuenta años que el país tiene el problema del ferrocarril. Entonces si alguien me dice que va a arreglar todo ese lío y me plantea una solución así -el señor Senador Gallichio se ríe porque conoce el tema mejor que nadie- lógicamente lo voy a abrazar, no lo puedo dejar escapar. Cuando vinieron a conversar con nosotros nos ofrecieron asociarnos con ellos, pero nosotros tenemos que pensar qué hacemos con toda la infraestructura que tenemos montada. Ellos nos dijeron que pidiéramos subsidio, pero no podemos arreglar el ferrocarril y después subsidiar todo lo demás que se desacomoda. Esa situación nos preocupa mucho. Además, por estar vinculado al

transporte en Argentina, sé que esas empresas no viven de los boletos de tren que venden a diario, sino de los subsidios que el Gobierno les da para mantener el servicio, con una pequeña diferencia…

(Intervención de un señor Senador que no se escucha.)

Por supuesto, pero además la realidad es que el transporte de pasajeros en el área metropolitana de Buenos Aires mueve más de un millón de personas por día, mientras que acá el corredor que transporta más gente -la línea Montevideo-Las Piedras-Progreso-25 de Agosto- mueve cuarenta mil pasajeros por día. Entonces, que no digan que no van a precisar un subsidio para hacer funcionar el ferrocarril porque dentro de seis meses van a argumentar que no les dio, que pensaron que el movimiento iba a ser distinto y que iban a tener otros resultados. Nosotros nos habremos visto perjudicados porque habremos perdido pasajeros y enviado gente al seguro de paro, sin contar la inversión que tenemos hecha. Cuando se decidió que AFE terminaba con el transporte de pasajeros -durante el primer período de gobierno luego de restablecida la democracia- el Poder Ejecutivo llamó a las empresas de transporte vinculadas con el sector y nos dijo que necesitaba que levantáramos a todos los pasajeros que iban a quedar varados en las vías férreas. En resumidas cuentas, tuvimos que trasladar a los pasajeros que pagaban boleto entero, a los que viajaban con bonificación y a los obreros de AFE, que viajaban gratis. Marchamos con todos y montamos la infraestructura necesaria para sustituir al ferrocarril, o sea, contratamos más personal y compramos más autobuses, entre otras cosas. Eso se ha ido incrementando y en la medida en que el fideicomiso empezó a funcionar y dio resultado, hemos logrado incorporar más gente al transporte terrestre. Pero sucede que hoy quieren incorporar otro medio que no está muy claro cómo va a funcionar. Si los oyen -fue lo que nosotros hicimos- dicen que para Navidad esperan tener los trenes metropolitanos funcionando. Ahora bien, me pregunto: ¿en qué condiciones de admisión temporaria van a venir? El año pasado tenía que traer un autobús para probar si cumplía con el peso y para cargarlo. Pues bien, para que el Ministerio de Economía y Finanzas diera su autorización poco menos que tuve que escribir un libro a los efectos de justificar cuál era la razón por la que iba a usar la admisión temporaria, ya que no quería hacer un negocio sino sólo algunas pruebas. Nos preocupa la incertidumbre que se está generando alrededor de todo esto.

Hace unos días pedimos una entrevista en Presidencia para ver si podíamos recibir información de primera mano y nos contestaron que habláramos directamente con el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, a quien estamos esperando que vuelva de su viaje para poder conocer más profundamente cuál es la situación.

Nos preocupa, fundamentalmente, la idea que tiene esta gente en cuanto que todo se arregla con subsidios. Nos ocupamos en todo el país de trasladar policías, bomberos y enfermos de Salud Pública en forma gratuita -todo está incluido en nuestros servicios- mientras que los maestros pagan menos del 50% y también están los profesores de Secundaria. Esto tiene un costo muy importante, que asumimos, y si mañana debemos enfrentarnos a una empresa competidora que tenga muchas facilidades, nos podemos ver perjudicados seriamente, independientemente de que ya se están produciendo algunos desequilibrios en el funcionamiento de la parte reglamentaria del Ministerio. Allí surge nuestra preocupación sobre la necesidad de poder contar en algún momento con un marco legal -es decir que ya no estemos hablando de una normativa de transporte basada, como hasta hoy, 100% en decretos- que establezca cuáles son los derechos y las obligaciones de las empresas de transporte. Otro aspecto a tener en cuenta es que, como mínimo, lleva diez años amortizar los autobuses que traen estas empresas. El convenio colectivo que acabamos de firmar con el sindicato es a cuatro años, es decir que si no tenemos una certeza a largo plazo se nos hace muy difícil poder cumplir los servicios con la tranquilidad, la seriedad y la organización que deberíamos tener.

Este es el tema que nos preocupa y por eso la necesidad de contar con un marco legal sobre el que hace muchos años venimos conversando, pero que aún no se ha logrado.

SEÑOR GALLICCHIO.- Quiero formular una pregunta respecto al último tema del que se habló. Según escuché, también podría haber un acuerdo entre Anetra y AFE para complementar, de alguna manera, los servicios en esas rutas, hecho que podía servir a las dos partes. No sé si, efectivamente, se ha planteado.

SEÑOR VICTORICA.- Creo que esa fue la idea con la que nos vinieron a ver. Tal vez los servicios urbanos de Montevideo que pasan frente a la Estación Central o a la Estación Colón puedan coordinar para llevar los pasajeros a otros lugares de Montevideo, pero no van a tener una competencia directa; por el contrario, pueden llegar a tener alguna complementación con el transporte ferroviario, brindando algún boleto barato. El problema son todas las empresas metropolitanas que hoy existen. Copsa tiene, prácticamente, el 50% del transporte metropolitano. A mi derecha están los representantes de Codet y a mi izquierda los de las empresas de transporte de Canelones, todas socias de Anetra. Nos preocupa sobremanera que algo que pueda ser beneficioso para el movimiento dentro de Montevideo, resulte tremendamente perjudicial para el sistema en su conjunto con el resto del servicio operativo. Además, a ellos les va a servir trabajar en las horas pico, que es cuando hay muchos pasajeros. Entonces, las empresas metropolitanas -desde que se creó el consorcio metropolitano el servicio suburbano ya no existe- quedan limitadas a llevar los pocos pasajeros que haya durante el día. El grueso de la recaudación, que se genera en cuatro o cinco turnos en la mañana y otros tantos en la tarde, se perdería totalmente.

SEÑOR PRESIDENTE.- La próxima semana recibiremos al señor Ministro para que nos informe sobre AFE pero, quizás, podríamos enviarle la versión taquigráfica de esta sesión y una carta para que, previo a eso, se trate este tema en particular.

SEÑORA FERNÁNDEZ.- Quería agregar que cuando hablamos de la necesidad de que haya un marco legal lo hacemos porque si bien hay una serie de decretos que regulan nuestra actividad -a veces en forma muy exigente para nuestras empresas- no existen disposiciones que comprendan, por ejemplo, la introducción de diferentes modos en el servicio de transporte. Si estamos hablando de un servicio público que, además, requiere de cierta sustentabilidad para que se pueda prestar y cumpla con el objetivo que verdaderamente tiene, como es atender a los usuarios, está claro que resultaría imprescindible un marco legal, sobre todo a la hora de introducir diferentes condiciones o modos dentro de la actividad.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la visita de nuestros invitados y nos comprometemos a enviar la versión taquigráfica de esta reunión al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

(Se retira de Sala la delegación de la Asociación Nacional de Empresas de Transporte Carretero por Autobús, Anetra.)

(Ingresa a Sala la delegación de la Asociación de Transportistas de Carga del Uruguay, ATCU.)

La Comisión de Transporte y Obras Públicas tiene el gusto de recibir a los representantes de la Asociación de Transportistas de Carga del Uruguay, a quienes cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR VALVERDE.- Brevemente queremos plantear tres o cuatro inquietudes con respecto al transporte de carga que nos preocupan mucho.

Desde nuestro punto de vista, quienes estamos en la franja entre el pequeño y el mediano transportista -constituimos el 80% u 85% de las empresas del Uruguay- nos encontramos al borde del abismo. Por diferentes motivos, estamos sufriendo una competencia desleal por parte de empresas que colocan grandes sumas de dinero -asombroso para nuestro país- en la compra, de un día para otro, de cien, doscientos o trescientos camiones. Estas empresas bajan las tarifas cuando las nuestras ya son bastante magras; muchísima gente está quedando por el camino, tratando de cobrar lo que se cobra hoy en día.

El próximo viernes, en la ciudad de Dolores, a las 20:00, y el día sábado en Mercedes, realizaremos una asamblea de transportistas a efectos de ver qué medidas se toman para afrontar la gran competencia que estamos sufriendo por diferentes motivos. Reitero que nos asombra muchísimo la fuerza con que entran estas empresas con tarifas que están totalmente fuera de la norma y nos dejan por el camino.

Cabe destacar que las mismas empresas que hoy están comprando esa cantidad de camiones, se están fundiendo por el tema de la forestación. Si bien su punto de inicio fue la forestación, están quedando por el camino, sus camiones se están deteriorando y no pagan las leyes sociales de los choferes. Estos hechos han sido denunciados al Sindicato de Choferes que está trabajando para solucionar la situación.

En caso de no encontrar una solución, es posible que realicemos paros. Nuestra intención es poner sobre aviso a los señores Senadores porque puede llegar a suceder lo que aconteció con el trigo al comienzo de la zafra, cuando se hizo un paro de siete días y la producción estuvo muy cerca de sufrir destrozos. De alguna manera, venimos a tocar el timbre a la Cámara de Senadores porque se avecina una zafra.

Hace dos semanas planteamos este tema en la Cámara de Representantes. Si bien nos escucharon con mucha atención, honestamente no quedamos satisfechos; los señores Diputados quedaron muy asombrados y muchos de ellos no sabían lo que es un camión. No pretendemos que los Legisladores tengan una idea cabal del transporte de carga, pero desde el momento en que integran la Comisión de Transporte y Obras Públicas esperamos que, de alguna manera, nos ayuden a resolver las preocupaciones que hoy nos aquejan.

Por otro lado, tenemos una gran competencia por parte de los países vecinos; desde hace muchos años Paraguay y Chile están comprando camiones usados. Si bien existe una legislación al respecto, los importadores de camiones nuevos representan un *lobby* muy fuerte y, lógicamente, cuentan con el respaldo económico, los profesionales y el tiempo suficiente como para que, en su momento, el decreto se cierre y no se vuelva a abrir. Hay mucha gente que nos dice que para quienes están comprando camiones nuevos, abrir la puerta del camión usado sería como disminuirles el patrimonio, pero esa puerta hoy se está abriendo con la palabra nuevo: es el camión asiático. Entre un camión Scania 340 y uno chino 340 -tomando la misma cilindrada- el primero vale US$ 140.000 y el segundo, US$ 50.000. Si se trata de bajar el patrimonio, ello se estaría logrando en el mismo caballaje, salvo que diga “Cero kilómetro”. Además, está entrando al mercado un producto chino que no tiene respaldo en cuanto a sus repuestos. Muchos colegas están quedando por el camino porque necesitan reponer alguna pieza y no disponen de ella. Lógicamente, compraron eso porque el bolsillo es el que manda; cualquiera sea el vehículo que adquieran, el de US$ 140.000 o el de US$ 50.000, la tarifa va a ser cobrada igual y no va a existir variación alguna aunque se trate de un capital tan elevado. Esta situación realmente nos preocupa.

Por otra parte, el precio del gasoil se nos está haciendo muy pesado. Vemos que otros transportes -¡bien por ellos!- obtienen beneficios en este sentido, mientras que nosotros lo pagamos a un valor de $ 32 por litro. Recuerdo que en alguna oportunidad se pasó de tributar IMESI a tributar IVA; a raíz de ello, uno facturaba con un tope y no descontaba la totalidad del 22%. Todo esto fue formando una bola de nieve a nivel de la Dirección General Impositiva porque, al aplicarse una tasa cero, se puede descontar el IVA del insumo, pero no resulta fácil proceder al retiro, en virtud de los certificados tan engorrosos y leoninos que existen. Por más que pensemos que estamos en la “normalidad” -dicho esto entre comillas- siempre aparece alguna telaraña en la que quedamos enganchados. De ahí, entonces, que esa bola de nieve sea enorme. Esa es nuestra preocupación.

En más de una ocasión, hablamos sobre este tema tanto con el señor Senador Martínez como con algún Diputado que nos preguntó acerca de la situación de tal o cual empresa. Por supuesto que no podemos hablar de lo que no conocemos internamente. Sería bueno que desde el Estado se pudiera encaminar la situación y nos dijeran: “Señores: vayan, revisen y vean si está bien o está mal”.

Por otra parte, al no tener una ley de transporte, esto es una canilla abierta; entran más y más camiones, pero la torta tiene el mismo diámetro y la porción para nosotros es cada vez más chica. Dentro de poco tiempo estaremos repartiendo la miseria, porque vemos que la porción se está achicando.

Consideramos que existen injusticias, pero no sabemos cuál sería el camino de regularización posible. El armado en los pueblos del interior se hizo en base a las necesidades del campo, del sistema rural y de la cadena productiva; se formaron empresas de dos, tres y cuatro camiones, y resulta que hoy encontramos gente con grandes capitales, que realiza ofertas muy

tentadoras en cuanto a las tarifas, pero luego no cumple. Después nos enteramos de que algunas empresas fueron echadas porque robaron producción, etcétera, pero mientras tanto, el "chiquitaje", es decir nosotros, vamos quedando por el camino. Los señores Legisladores tendrán que buscar alguna herramienta que atienda nuestra problemática; en el ínterin seguiremos tocando timbre y bregando.

En determinado momento, pedimos al Presidente de la Comisión que nos diera una mano con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para tratar de regularizar nuestra situación o elaborar una ley relativa al transporte mediante la cual se establecieran límites, como ocurre con el ómnibus capitalino, el taxi y el *remise*. Todos los capitales que mencionamos no salieron a comprar ómnibus ni taxis porque no pueden hacerlo, salvo que los adquieran en plaza, pero la cantidad no aumenta. Desgraciadamente, nosotros nos vamos apretando y asfixiando cada vez más.

Esa es nuestra preocupación fundamental, pero hay otros temas delicados, como el del puerto, que también forman parte de nuestras prioridades.

SEÑOR RODRÍGUEZ.- Lo único que no está regulado en este momento es el transporte de carga. Hemos sido muy gráficos al decir que si aparece un inversionista en Montevideo dispuesto a comprar 300 ómnibus y 600 taxímetros, la realidad es que no va a poder hacerlo. Sin embargo, en el transporte no sabemos de dónde ni cuándo aparecen gigantescas empresas que compran 300 o 400 camiones, lo que implica un capital enorme. En cambio, nosotros llevamos una vida arriba de los camiones y siempre estamos remando. Algunos pequeños transportistas compran con el sistema de *leasing* a fin de poder competir con esas empresas y modernizarse, que es lo ideal. Pero, precisamente, al hacerlo caen en un cuello de botella porque las grandes empresas bajan las tarifas para competir y los pequeños transportistas terminan fundiéndose. Aquí hay representantes del interior que saben que en los pueblos hay muchas familias que vivieron siempre del camión porque es un reproductor de trabajo.

SEÑOR VALVERDE.- En las reuniones semanales que llevamos a cabo recibimos muchas quejas y al respecto podríamos contar infinidad de anécdotas que hasta a nosotros nos sorprenden, a pesar de que conocemos todo sobre el transporte por el hecho de que también hacemos todo: somos contadores, engrasadores, lavadores, etcétera. Incluso, conocimos a un transportista que nos dijo que se estaba comiendo las naranjas porque no tenía nada para comer, y lo increíble es que, efectivamente, era tal como lo decía y no estaba dramatizando. Esta persona dejó el camión sobre cuatro tacos en Melo y se encadenó al vehículo.

SEÑOR RODRÍGUEZ.- Quiero destacar el nivel de siniestros que tienen las empresas que mencioné, y lo llamativo es que siempre los tienen las mismas. Aclaro que estoy hablando de siniestros graves. Todo eso se origina en un tema de costos, porque dejan el camión en manos de cualquier chofer. Incluso, cuando en ciertas plantas se les exige un determinado examen, si no lo tienen, traen a otra persona y de todos modos pueden ingresar el camión. Entonces, tenemos que definir si queremos que el transporte se transforme en algo así.

SEÑOR VALVERDE.- Justamente, no queremos que se transforme en eso. Por ese motivo estamos sentados acá porque, si bien somos ignorantes en lo que refiere a la tarea parlamentaria, quizás entre todos podamos encontrar un camino que nos oriente o, en todo caso, que nos den una mano o nos digan: "Bueno, muchachos, esto está bien; son ustedes que están haciendo las cosas mal, dedíquense a otra cosa; vendan antes de que se fundan porque el negocio está limpio". Sin embargo, la experiencia nos dice que no es así. Entonces, si en el Parlamento hay posibilidad de encontrar ayuda estaremos muy agradecidos.

SEÑOR PRESIDENTE.- La pregunta que deseo plantear está referida a la recuperación del IVA referido al gasoil, con un tope y en base a la estructura de costos. Si entendí bien, ustedes dicen que hoy ese tope no estaría reflejando el verdadero peso en la estructura de costos del gasoil, por lo tanto, no recuperarían todo el IVA de todo el gasoil que se está usando. Tengo entendido que en otro momento esto se modificó: ¿subió o es el mismo? Pregunto esto porque estuve en la primera Comisión, pero no en la segunda.

También me gustaría saber si presentaron los números relativos a esta problemática en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas o en el de Economía y Finanzas, como para justificar este

tema -supongo que eso implica un costo promedio porque no es el mismo en todos los camiones- y si hubo respuestas de las autoridades competentes.

SEÑOR VALVERDE.- Respecto a la primera pregunta quiero decir que en un principio nos parecieron bien los topes, además fueron de común acuerdo haciendo diferentes tipos de ejercicio. Como se dice vulgarmente, en nuestro país hay que importar bobos porque vivos ya tenemos. El problema era que podíamos hacernos la trampa nosotros mismos porque podíamos transformarnos en vendedores de gasoil: íbamos a facturar $ 10 y vender 100.000 litros de gasoil. Me parece que el primer tope que se implantó como prueba después cambió definitivamente y pasó a ser del cien por ciento porque la facturación no deja mentir. Personalmente, descuento de acuerdo a la facturación y, justamente, por ahí es donde no se está dando el precio por el kilómetro recorrido y es donde no podemos descontar el cien por ciento de gasoil.

Con relación a la segunda pregunta puedo decir que no hemos hecho presentación formal y por escrito, aunque sí lo hemos hecho de manera verbal, pero eso quedó en agua de borraja.

SEÑOR GAMOU.- Los planteos me han parecido muy interesantes.

Me llama la atención que haya una empresa que compró 300 camiones, por lo que si no hay inconveniente me gustaría saber si esta empresa es de capitales uruguayos, extranjeros o es una sociedad anónima que no se sabe de quién es.

Por otro lado, quiero hacer una reflexión. Es cierto que el mercado que no está regulado es el transporte de carga ya que los taxis, en Montevideo, sí lo están y hay un límite -incluso, dentro de un rato vamos a recibir a una delegación de ese sector- pero también hay un precio tarifado. Entonces, ahí la cosa no es tan clara, porque hay una permanente disputa entre lo que hace la Intendencia de Montevideo y el Ministerio de Economía y Finanzas, autorizando una tarifa, y lo que piden los taximetristas y el transporte que también es un precio administrado. Me parece que se trata de un equilibrio complicado.

Lo último que quería decir -no fui camionero, pero sí fletero- es que conozco lo que significa el costo del gasoil, porque en aquel momento tenía una camioneta Renault del año 2000 que daba 10 kilómetros por litro de gasoil y supongo que a ustedes les dará 4 kilómetros o, tal como me acotan, aún menos. Quiere decir que el tema del costo del combustible es complicadísimo, por lo que me gustaría saber si ustedes visualizan alguna forma más eficiente -digo esto para empezar a buscar soluciones- de poder ayudar a bajar los costos. A modo de ejemplo, puedo decir que me consta que hay años en que las sandías quedan tiradas en los galpones o en los campos de Rivera -aquí hay un Senador de ese departamento- porque traerlas a Montevideo es más caro.

Básicamente, reitero mis tres preguntas. En primer lugar, me gustaría saber si la empresa a que aludí es uruguaya; no quiero que me den nombres, pero sí alguna pista. En segundo término, quiero saber si ustedes son conscientes de que una regulación de este tipo -no estoy diciendo que estamos dispuestos a hacerlo- también significa una administración en las tarifas y, en tercer lugar, si tienen alguna idea para implementar una forma más eficiente de incidir en el costo fundamental que tiene el transporte y que, supongo, es por el combustible.

Por último quería decir que, evidentemente, los camiones chinos son más baratos como también lo son los autos de esa nacionalidad, aunque conozco gente -no es mi caso- que prefiere pagar U$S 12.000 o U$S 13.000 un auto usado a pagar U$S 9.500 por un auto cero kilómetro de la misma cilindrada.

SEÑOR PENADÉS.- Me gustaría que la Asociación nos informara si tiene un registro de la cantidad de camioneros o empresas que hay en el Uruguay y, de ser así, si pueden enviarnos esa información. Además, solicito -si es posible- que se detalle cuáles son las pequeñas, medianas y grandes empresas, para poder saber de lo que estamos hablando.

Cuando el señor Presidente de la Asociación, señor Valverde, comenzó a hacer uso de la palabra, señaló que este viernes y sábado se iba a llevar a cabo una asamblea en Soriano: en Dolores o en Mercedes, y me gustaría saber cuál va a ser la intención, es decir, si están pensando en la declaración de un conflicto o preconflicto, producto de la llegada de la zafra a que se hizo referencia.

En tercer lugar, quiero saber con qué autoridades del Poder Ejecutivo han estado en contacto y comunicación para ver qué soluciones se pueden buscar al respecto ya que nosotros, desde el Parlamento, tenemos un margen de maniobra bastante escaso. El señor Valverde recién hizo referencia a la importación de camiones usados como una eventualidad y creo que este es un tema en que el Parlamento sí puede llevar adelante una discusión, pues se acaba de sancionar una ley al respecto, prolongando el plazo de prohibición pero acortando esta prohibición a doce meses, justamente, para llevar adelante esa discusión. Entonces, sería bueno que en este plazo se nos hicieran llegar distintas argumentaciones para poder calibrar una cosa con la otra.

También sería bueno que nos informaran lo relativo a los registros de las empresas y qué requisitos exige el Estado. Quizás no se trate del establecimiento de barreras u obligaciones como las que existen respecto del transporte colectivo o del taxímetro, pero sí quisiera conocer si hay por parte del Estado un registro obligatorio y si se debe cumplir con algunos requisitos que, en un futuro, permitan avanzar en ese sentido para ser más exigentes.

Por último, quisiera que se brindaran datos sobre lo relacionado con el Mercosur. Recuerdo que años atrás hubo problemas con los camiones de Paraguay, aunque no recuerdo si era por un tema de competencia desleal. En ese sentido, me gustaría saber cómo está la situación de los camiones en la actualidad en el marco del transporte de carga en la región.

SEÑOR VALVERDE.- El Senador preguntaba de donde provienen o pueden provenir los capitales y si bien existen rumores, no tenemos nada por escrito, ni hemos visto nada oficial. Sin embargo, puedo asegurar que no hay capitales uruguayos que inviertan esa cantidad de dinero en camiones. Los rumores que nos han llegado es que vendrían de Paraguay, más precisamente, de familiares de quien en algún momento fue Presidente de ese país.

SEÑOR GAMOU.- Tengamos en cuenta que la regulación significa que haya un precio administrado.

SEÑOR VALVERDE.- Si no interpreto mal, entendemos que la regulación a que hace referencia el Senador se hizo al revés de lo que tendría que haber sido, porque al que están apretando es al chico. Hoy hay una regulación que establezca que si usted viene con capital y compra camiones 0 km, ingresa por la puerta grande o entra por Rincón 575 con alfombra roja. Sin embargo, si un transportista de toda la vida que está por retirarse le quiere dejar la empresa a su hijo, no lo puede hacer. Si soy transportista o tengo cierta cantidad de dinero porque me despidieron, gané el 5 de Oro o recibí una herencia y quiero comprar un camión, este debe tener menos de 12 años y, además, se exige otra serie de requisitos. Quiere decir que hay una regulación muy apretada para la empresa chica porque, como dije, la grande entra sin ningún tipo de problemas.

SEÑOR GAMOU.- Quisiera aclarar una pregunta que realicé. El señor Valverde hacía una comparación y decía que, por ejemplo, el sector del taxímetro está regulado. Por ejemplo, en Montevideo se establece un límite con relación a los taxímetros que puede haber pero, como contrapartida, los taximetristas no fijan la tarifa del taxi, sino que es regulada. Por eso, quisiera saber si son conscientes de que una regulación en ese sentido podría traer aparejada esa contrapartida.

SEÑOR VALVERDE.- Ahora entiendo. Nosotros tenemos una regulación establecida a través de la Ley Nº 17.296, de 21 de febrero de 2001, y del Decreto Nº 349/01 que marca una tarifa de referencia, que no es la que se tiene que cobrar. Como dije, se trata de una tarifa de referencia, pero arriba se pone lo que se pretende ganar.

Con respecto a la tarifa de referencia, en el Decreto Nº 349/01 se establece que si se cobra un 25% o un 30% por debajo de su valor, corresponde al Estado -al Ministerio de Transporte y Obras Públicas junto con la DGI y el BPS- hacer automáticamente una revisación de la empresa porque, seguramente, estará evadiendo -el Ministerio de Transporte y Obras Públicas calcula la tarifa en base a

costos- o tal vez la felicite por hacer las cosas tan bien, que puede estar trabajando un 30% por debajo de su costo.

A los efectos de ilustrarlos, puedo decir que por un viaje de 280 o 300 kilómetros -por ejemplo, desde Montevideo a Nueva Palmira- con una carga de 30.000 kilos netos o de 45.000 kilos brutos, hoy se perciben $ 11.800 más IVA por concepto de flete. Aclaro que este impuesto no lo contamos porque hay devolución.

En un viaje de Montevideo a Nueva Palmira y de regreso a la Capital se gasta un promedio de $ 6.500 de gasoil, $ 1.500 de chofer y $ 720 de peaje. El resto se destina a amortizar costos de cubiertas, gasoil, filtros, capital y -como creo que también corresponde- a comer. Esa es la realidad. Cuando aparece una empresa que baja esos precios, más que fruncir el ceño y levantar las cejas, dan ganas de huir. La preocupación en este caso pasa por ese lado.

SEÑOR RODRÍGUEZ.- Para ser gráfico, debo acotar que en este momento solo queda el nombre de "transporte profesional". Un camión chino de 2.500 kilos adquirido por *leasing* cuesta unos US$ 13.000 o US$ 14.000 y con ello ya se entrega la placa de transporte profesional. ¡Vean los señores Senadores cómo está regulado el tema!

SEÑOR VALVERDE.- Las empresas de transporte profesional suman unas 4.800 o 4.900 aproximadamente, de las que entre el 80% y 85% pertenecen a la categoría de pequeñas y medianas, mientras que el 15% o 20% restante se divide en dos o tres franjas, que antes eran de unos 10 o 15 camiones, luego pasaron a ser de 25 o 30 y en la actualidad superan las 250, 300 o 400 unidades.

Todo esto conforma el transporte profesional de carga, independientemente del transporte propio, que está completamente "suelto" y por ende, existe una competencia desleal. Nos referimos a los de larga distancia -no al taxiflet- por ejemplo al del productor que tiene camión propio para traer sus propias naranjas y que luego se lleva una carga de gasoil. Ese es el que nos está quitando fletes. Supuestamente, debería estar vigilado por el órgano de control que se encuentra en el piso 12 del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero hoy funciona libremente. Es ahí donde se plantea una competencia desleal a nivel profesional.

Ese tipo de competencia también se plantea cuando las cosas andan mal a nivel internacional y el transporte de bandera uruguaya que presta ese servicio se queda a trabajar en la zafra, porque el camión de bandera nacional no ofrece el servicio internacional y, por tanto, no puede pasar la frontera.

Además, está el tema de los camiones paraguayos. Los invito a que observen en la calle lo que sucede cada día: se ve una invasión de esos camiones. Son unidades de origen sueco o americano que vienen con tres o cuatro años de uso, que están en muy buenas condiciones, tienen poco kilometraje y cuestan unos US$ 15.000, US$ 20.000 o US$ 25.000. Esto ofrece otra opción y nos preocupa que se abra el mercado de camiones usados.

Como decía al principio, no se trata de que eso suceda y de que olvidemos la regulación, pues en ese caso cada vez comeremos menos; por lo menos, pretendemos tener un beneficio de esa índole para ir chatarreando y mejorando el parque automotor.

En cuanto a la pregunta que se hizo sobre la Asamblea, debo decir que, ante todo, le preocupa el tema de la tarifa porque es completamente magra. En segundo lugar, le inquieta la soberbia de industriales y de productores porque cuando hubo epidemias, quiebras bancarias o baja de precios internacionales, los transportistas de los pueblos, los vecinos, le pusieron el pecho a las balas, pero hoy las empresas dicen "Pongo cuarenta o cincuenta camiones; este es el precio, fijalo vos", aunque advierten: "Si te llego a agarrar en una Asamblea, no trabajás más conmigo". Si bien se está "armando una olla" que nos inquieta, no permitiremos esa soberbia e intolerancia y pretendemos que se ponga el valor de la tarifa sobre la mesa para que sea discutido. No queremos que ellos sigan estableciendo la tarifa del transportista y que si este lo hace, se lo tilde de pertenecer a la franja de los rebeldes y se diga: "Ya no me gusta más; la tarifa la pongo yo". Eso no puede suceder.

Por otro lado, se ha generado una situación de incomodidad porque aparecen cuarenta o cincuenta camiones que van para una u otra planta. No quiero citar nombres, pero si desean saberlos están a la vista.

También existe la modalidad por la que algunos industriales compran el semi -es decir, un chasis con una tolva y ocho o diez cubiertas- y contratan la cabeza tractora. Así es muy fácil, porque entonces aducen: "Lo más caro ponelo vos", es decir, el tractor, que consiste en el motor, la cabeza que vale US$ 80.000, US$ 90.000 o US$ 100.000, el empleado, el desgaste del motor y de las cubiertas, el seguro, etcétera. Reitero que eso es lo que ofrecen: "Yo compro el tacho y vos poné la cabeza tractora; te voy a descontar un 18% o un 20%"; en este momento no estoy seguro de la cifra, pero la tendré el próximo viernes. La situación se va distorsionando y, por lo tanto, la gente ve que, de alguna manera, su empresa se va desmoronando.

SEÑOR VIERA.- Voy a ser breve porque muchas preguntas ya se hicieron y las respuestas han sido muy claras.

A veces se genera confusión cuando se habla del transporte porque se piensa en grandes empresas, pero en la mayoría de los casos lo fundamental es el trabajo del camionero con su propio vehículo -o tiene dos y, entonces, es una empresa familiar- y le resulta muy complicado enfrentar la competencia.

Se ha hecho referencia a la competencia de los grandes vecinos que importan camiones usados. Como ha dicho el señor Senador Penadés, este año se votó una prórroga solo por doce meses para estudiar cómo va a seguir todo este asunto, que me interesa particularmente por lo que me gustaría contar con algunos datos. Por ejemplo, quisiera saber de cuántos camiones disponen las empresas mencionadas y cuál es la edad de la flota nacional. Tal vez no tengan ese dato en el día de hoy, pero les pediríamos que lo hicieran llegar después a la Comisión.

SEÑOR VALVERDE.- En este momento no dispongo de la cifra exacta, pero la haré llegar al señor Senador.

SEÑOR VIERA.- También sería interesante conocer si con la prohibición de importar camiones usados se puede llegar a tener toda una flota nueva, a los efectos de evitar su envejecimiento. Sé que no es así, sobre todo en empresas muy pequeñas y, además, tengo entendido que en el Sucta hay camiones bastante viejos, pero de todos modos me gustaría contar con esa información.

Finalmente, quisiera saber cuál es la flota y el promedio de edad de las unidades en poder de esas más de cuatro mil empresas. Si tienen el dato de la proporción de la flota renovada con camiones asiáticos, sería interesante conocerlo. También me gustaría saber si hay alguna experiencia con maquinaria de procedencia china. Yo la tuve cuando fui Intendente y puedo decirles que nunca más volví a comprar una, pero no sé cómo será la situación en el rubro de los camiones.

SEÑOR RODRÍGUEZ.- Los hay de origen europeo y americano con 300.000 o 400.000 kilómetros de uso que tienen una tecnología muy superior a cualquier camión chino cero kilómetro. Para este país, resultan fuera de serie porque tienen motores de 400 caballos de fuerza y un sistema de frenos ABS, son *full equip,* brindan una seguridad total y su precio oscila entre US$ 20.000 y US$ 25.000. Si se comparan las opciones, los camiones chinos se venden a un precio elevadísimo y muchas veces no cumplen con las normas de seguridad requeridas.

SEÑOR VALVERDE.- Con mucho gusto les enviaremos el material, incluso los manuales de camiones usados que me han llegado. Nos gustaría que vieran esos camiones de marca, totalmente garantidos, para que supieran de qué monto de dinero estamos hablando y pudieran sacar sus propias conclusiones, pero no comparándolos con los de US$ 150.000. Hay camiones con motores de 180 caballos de fuerza que pueden trasladar cómodamente 45.000 kilogramos. Además, las distancias en Uruguay no son comparables con las de Brasil ni de Argentina, porque los trayectos no son muy largos y no hay repechos ni nada por el estilo. Se puede llegar a pagar precios realmente excesivos para el uso que se les da, aunque ello depende de lo que cada uno quiera comprar.

No nos gusta que después se diga que disminuimos ese patrimonio porque eso se permite, en la medida en que se renueva la flota con camiones chinos que no dan ningún tipo de garantías y, además, cuestan más de US$ 50.000. Esto puede comprobarse con solo mirar los avisos en los diarios, en los que aparecen hasta fotografiados.

Entre los camiones chinos, hoy día hay algunos marca FOTON que tienen 140.000 kilómetros de uso, pero su motor ya no existe. Nuestro amigo y colega aquí presente, que trabaja en taller, puede asegurar que cuando se abren esos motores, no se encuentran ni los aros del pistón. Fíjense los señores Senadores que estamos hablando de motores que han recorrido 140.000 kilómetros, lo que para cualquier camión representa el ablande total y las pruebas están a la vista. Por otra parte, tenemos camiones en Mercedes y en Dolores que están a la espera de repuestos.

SEÑOR GALLICHIO.- Ustedes dijeron que representan a pequeñas y medianas empresas. Me gustaría saber la cantidad estimada de camiones que se maneja.

También se habló de la siniestralidad, que es un tema bastante complejo. Cuando ocurre un accidente, generalmente se argumenta que el chofer estaba cubriendo más horas de las debidas. Mi pregunta concreta es si la Asociación autorregula esa situación de alguna manera.

SEÑOR VALVERDE.- Con respecto a la esta última pregunta, es obvio que la Asociación da sugerencias. Por lo general, los choferes de las empresas -dependiendo de la modalidad del camión- conducen ocho, doce o dieciséis horas, por supuesto que haciendo paradas. El tacógrafo o el GPS pueden indicar que hay un camión que hace dieciséis horas está en el puerto, pero si hacemos un análisis, es posible que el chofer haya manejado tres horas y el tiempo restante sea de espera. En este caso la gravitación es cero. Por supuesto que no es lo mismo dormir en una casa que en un camión, pero estamos hablando de buenos sueldos.

La primera pregunta que formuló se refiere a qué se entiende por pequeñas y medianas empresas. En el primer caso estaríamos hablando de uno a seis camiones, pero de modelos viejos; también puede tratarse de doce camiones pero patentados en los años 1978, 1980, 1985 y rara vez en 1990. Esas son las empresas candidatas para empezar a "refrescar" el transporte, si tuviéramos la manera.

Un empresario no puede cambiar su Scania del 75 por otro de procedencia china, con el mismo caballaje o incluso más, en un valor de $54.000. La Sociedad Uruguaya de Control Técnico de Automotores -Sucta- realiza la inspección del camión, es decir que si cumple con las normas se puede comparar con un cero kilómetro. Como empresario uno se inclina a pensar que no le conviene dejar un camión que es puro hierro, que realmente lo defiende -y que el poco o mucho dinero que hace queda en su casa- por uno chino que si se rompe lo obliga a parar la empresa.

Desde ya muchas gracias por la atención.

SEÑOR PENADÉS.- La semana que viene está prevista la asistencia del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y, por lo tanto, sería oportuno que le enviáramos la versión taquigráfica para que diera respuesta a algunas de las inquietudes que nos han manifestado y así luego se las haremos llegar.

(Se retiran de Sala los representantes de la Asociación de Transportistas de Carga del Uruguay, ATCU.)

(Ingresan a Sala representantes de Feutax.)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Transporte y Obras Públicas da la bienvenida a la delegación de la Federación Uruguaya de Taxistas y le cede el uso de la palabra.

SEÑOR DOURADO.- Tal como lo anunció el Ministro Kreimerman el día martes, próximamente se aprobará el fideicomiso para el consumo de nafta por parte del taxímetro. Nosotros estamos esperando

que nos reciba el Poder Ejecutivo porque si bien teníamos prevista una entrevista para esta semana, problemas notorios hicieron que esta reunión se postergara. Hoy estamos aquí para pedirles su apoyo y que este proyecto de ley sea aprobado cuando se ponga a consideración del Senado y de la Cámara de Representantes. Hemos mantenido entrevistas con la Comisión de Transporte de la Cámara de Representantes y voy venimos a pedirles su apoyo. El señor Presidente de esta Comisión conoce fielmente la propuesta y, además, la misma ya estuvo a consideración de los señores Senadores en octubre de 2009.

Hoy hemos hecho una movilización en todo el país y quienes no son de Montevideo y viajan al interior podrán ver que todos los taxímetros del país, en los diecinueve departamentos, tienen un *sticker* que dice “Sí al fideicomiso de la nafta”, lo que demuestra claramente el apoyo unánime de todo el gremio del taxímetro a esta iniciativa. El objetivo es lograr que en el futuro los taxímetros puedan consumir gas natural, lo que podría hacerse realidad en caso de que se concretara la construcción de la planta regasificadora. Creemos que es un proyecto de ley bueno porque ayuda a realizar un uso equilibrado de los derivados del petróleo y, además, la solución que se encontró para el camión, el ómnibus, el agro y la industria, es beneficiosa para el taxímetro. Creemos que usando un combustible distinto vamos a obtener el resultado que esperamos y un alivio en el costo del combustible, lo que nos permitiría lograr una competitividad normal con el transporte colectivo. Nosotros no competimos con este tipo de transporte porque somos un complemento pero, si debido al alto costo del combustible nuestras tarifas se alejan mucho del valor del transporte colectivo, nos vemos perjudicados porque disminuye el caudal de viajes que deberíamos tener para obtener una recaudación equivalente al salario de un trabajador. Ese es el motivo central del pedido que venimos a hacer hoy y esperamos que en los próximos días este proyecto de ley llegue a la consideración de los señores Senadores.

A su vez, queremos comunicarles que estamos haciendo movilizaciones en el Aeropuerto Internacional de Carrasco. En el día de hoy teníamos prevista una movilización que luego suspendimos porque había alerta meteorológica y creímos que hacer una manifestación de este tipo, con muchos taxis en la calle, podía generar o provocar algún accidente de tránsito, involucrando a personas que no tienen nada que ver con esto. Entonces, para evitar un daño mayor, decidimos postergar esa movilización para el próximo miércoles.

Desde el año 1975 en el Aeropuerto Internacional de Carrasco hay solo 27 taxis y a eso se suma la empresa Codirey S.A. que pertenece a Puerta del Sur y que adquirió camionetas para trasladar a quince pasajeros por unidad. Esta empresa comenzó con dos camionetas, hoy tiene diez y a los taximetristas no nos permite el acceso al trabajo. Nosotros tenemos solamente un plazo de diez minutos para llegar al aeropuerto y bajar el pasaje. Entonces, cuando el pasajero tiene que, por ejemplo, cambiar moneda extranjera, nos excedemos de los diez minutos y al salir debemos pagar $ 70, cuando el costo total del viaje son $ 350. Esto genera un perjuicio a quienes llevamos todo el caudal de pasajeros que tienen que tomar los aviones en el Aeropuerto todos los días. Más del 90% de los visitantes que llegan al Uruguay tienen como destino Montevideo y, por tanto, el traslado hacia el Aeropuerto lo hacemos los taximetristas de Montevideo. A su vez, ayudamos a desalojar la terminal aérea porque cuando llega un avión, con solo 27 taxis, no pueden hacerlo. Este monopolio en el trabajo es discriminatorio respecto del que tiene menos porque en un avión de 400 pasajeros viajan solamente 20 en clase ejecutiva y el resto lo hace en clase turística. Seguramente hay quienes pueden pagar el traslado en una camioneta Mercedes Benz, lo que cuesta cuatro veces más caro que lo que vale un taxi a Montevideo, pero también hay quienes no están en condiciones de hacerlo. Es decir que esas 20 personas salen por la puerta de la Sala VIP, mientras que quienes viajamos habitualmente lo hacemos en clase turista y salimos por la puerta del público en general.

Además de resguardar nuestra fuente de trabajo, defendemos que el usuario pueda elegir entre algo lujoso y algo que, si bien no lo es, igualmente le permita obtener el mismo resultado que es el de llegar a su destino, pero en este caso de una forma más económica.

En el día de ayer, luego de casi un año de negociaciones con el Aeropuerto y de diferentes movilizaciones que se han venido dando y recrudeciendo, solicitamos la intervención del Ministro de Trabajo y Seguridad Social para que interceda y se eviten futuras acciones, ya que ese no es nuestro perfil. Nosotros preferimos venir a hablar con los señores Senadores en un ámbito de diálogo, de trabajo y de propuestas. A veces no conseguimos lo necesario, pero nos conformamos con el tratamiento de lo que es urgente.

La movilización que íbamos a realizar en el día de hoy consistía en trasladar en forma gratuita hacia el área metropolitana a todos los visitantes que llegaran a Montevideo, a efectos de no generar una pérdida de imagen del Uruguay ni un perjuicio para los turistas y visitantes que vienen por trabajo; es decir, se trata de ser solidarios con quienes visitan nuestro país.

En síntesis, los pedidos que queremos hacer a los señores Senadores son los siguientes: que se nos apoye con el fideicomiso, que aquellos Legisladores que tengan contacto con el Presidente de la República le trasmitan nuestra preocupación y la importancia que este tema tiene para nosotros; y que quienes tengan un diálogo con los dueños de Puerta del Sur, le trasmitan que si bien tienen derecho a monopolizar el transporte aéreo en el Uruguay, no tienen derecho de apropiarse de la fuente de ingresos de los trabajadores del taxi. Eso es lo que defendemos y reivindicamos.

Creemos que si hay prosperidad en el Aeropuerto, esta tiene que ser compartida no solo con los taxis de Montevideo, sino también con los de Canelones, Ciudad de la Costa y Grant, que muchas veces están estacionados en las paradas esperando hacer un viaje. No pretendemos estar en la puerta de salida como lo están las camionetas Mercedes Benz, pero sí tener un espacio a través del cual el usuario pueda acceder a nuestros servicios, que tenga la certeza de que cuando va a buscar el cambio puede volver al lugar de estacionamiento sabiendo que el coche lo va a estar esperando y que no tengamos que estar circulando, entrando y saliendo del Aeropuerto -como se nos propone- para no cobrarnos el estacionamiento.

Agradecemos su recibimiento y estamos a disposición por cualquier pregunta que deseen formular los señores Senadores.

SEÑOR PENADÉS.- Se nos informó que ayer u hoy tuvieron una reunión con la empresa Puerta del Sur. ¿Qué resultados tuvo la misma?

SEÑOR DOURADO.- La reunión fue hoy a las 11 y 30 horas. Su resultado fue positivo. Puerta del Sur reconoce que en el contrato que tiene con Codirey S.A. existen falencias y considera que el mismo se pueda rever. Nosotros solicitamos el estacionamiento para veinte taxis y que, en forma alternada, todos los integrantes del gremio podamos cumplir con las normativas de seguridad y seguros a terceros que en la movilización planteamos que debemos tener. Creo que hemos avanzado, pero no como para decir que el próximo miércoles no vamos a movilizar. ¡Ojalá no tengamos que hacerlo y que el jueves o viernes podamos llegar a un acuerdo!

Eso es lo que realmente buscamos; queremos trabajar y no estar en la calle perjudicando a nadie.

SEÑOR GAMOU.- Casi tan brevemente como las palabras del señor Dourado, con respecto al fideicomiso de la nafta expreso mi enérgico apoyo al mismo. Me hubiera gustado que este tema hubiese quedado solucionado en la Legislatura pasada. Creo que hubo algunos malos entendidos al respecto.

Por otro lado, quiero decir que este asunto, a mi juicio, solucionaría dos o tres problemas importantes. En primer lugar, el tema de la tarifa. Evidentemente, frente a un componente tan fuerte como es para el taxi el costo del combustible, eso nos facilitaría dejar dormir un poco en “el banderín del *corner”* el tema de la tarifa, más que nada por el efecto inflacionario que pueda tener, como siempre ha pasado.

En segundo término, estaría solucionando otro gran problema que tenemos en el país, que es la ecuación entre el consumo de nafta y de gasoil. Por suerte, aquí tenemos un Presidente que fue Presidente de ANCAP y Ministro de Industria, Energía y Minería, pero todavía no ha logrado inventar la forma en que un barril de petróleo dé más gasoil que nafta. ¿Es verdad, señor Presidente?

SEÑOR PRESIDENTE.- Da, pero no lo suficiente, aunque se acercó mucho.

SEÑOR GAMOU.- En tercer lugar, creo que este fideicomiso provocará, como externalidad positiva, un cambio en la flota, que tan bien viene al servicio de taxis.

Yo conozco el departamento de Montevideo -es algo que quiero decir porque he tenido la oportunidad de viajar por varias partes de América Latina- y, realmente, advierto que el servicio de taxis es un lujo; lo digo honestamente. Basta ir a Panamá, donde uno se tiene que poner de acuerdo y ver cuánto está dispuesto a pagar y cuánto no, para corroborar lo que estoy diciendo. Acá tenemos una ventaja en ese sentido y otra es que el servicio de taxis no es elitista.

SEÑOR VIERA.- Y es honesto, señor Senador.

SEÑOR GAMOU.- Así es.

Por otro lado, me parece que no podemos fomentar ese elitismo, por llamarlo de alguna manera. Digo esto, porque aun cuando el Aeropuerto Internacional de Carrasco tiene una construcción maravillosa, de repente mucha de la gente que viaja no tiene dinero para pagar ese tipo de tarifas.

En la medida en que este fideicomiso se apruebe -todos esperamos que sea así una vez que se termine con la vieja discusión de que el coche gasolero dura más, etcétera- me gustaría saber en cuánto tiempo presumen que puede haber un significativo cambio de flota en todo el país y cómo ello afectará al mercado, en tanto muchos taxis gasoleros se convertirán en autos usados que pasarán a particulares. Planteo esto, porque ¡no sea cosa que también nos aumente el consumo de gasoil porque los particulares compran autos que antes cumplían el servicio de taxi!

SEÑOR DOURADO.- Una vez aprobado el fideicomiso vamos a proceder a cambiar las unidades porque queremos tener vehículos más cómodos y, sin perder la seguridad que deben tener los trabajadores, es nuestra intención contar con coches que acepten más y mejor al usuario. Asimismo, queremos incorporar entre 100 y 150 unidades del auto inglés -o algo similar- que ya ha sido presentado a los señores Senadores, de forma tal de tener vehículos que garanticen la accesibilidad de las personas discapacitadas. Es muy importante que en un servicio público no se discrimine a la gente. Todos nos ponemos muy contentos al ver ómnibus con plataforma baja, pero eso es algo que hemos pagado todos los uruguayos con el fideicomiso del combustible para el transporte público, y está bien que eso se haga. Si esta herramienta se extiende al servicio de taxis -ojalá que así ocurra- un porcentaje importante de ella se destinará para esos 150 o quizá 200 autos porque, si es importante que un ómnibus tenga la plataforma baja, lo es más que un taxi, que lleva al usuario de puerta a puerta, sea un vehículo que garantice el traslado durante el día y la noche. Actualmente, la gente que padece alguna discapacidad no quiere estar excluida, por el contrario, quiere integrarse a un cumpleaños o a una fiesta familiar, y este traslado se lo permitirá. Sin duda, pensamos que en un plazo de tres años vamos a renovar el cien por ciento de la flota de Montevideo, porque es indispensable que la mejoremos. Hemos elegido autos cada vez más pequeños para tener menos consumo de combustible. También hemos cambiado el color de nuestros coches por el blanco a fin de garantizar la seguridad en el tránsito. En este sentido, quiero decir que siempre estamos atentos a los cambios que puedan ayudar en el tema de la seguridad de nuestros trabajadores y del tránsito en general. Estamos muy contentos con lo que acaban de decirnos en cuanto a la certeza sobre la honestidad de los trabajadores del taxímetro, que llega casi al cien por ciento. Eso es muy bueno y también es algo que caracteriza a todos los uruguayos. Hace unos días en un almuerzo de ADM tuvimos oportunidad de escuchar a Lecueder y a López Mena, así como a otros empresarios que se dedican a la logística, y tuvimos el gusto de escuchar decir a estos grandes empresarios que el sistema político nunca les había exigido efectuar un pago para llevar adelante sus proyectos. Son características que se dan en lo grande pero también en lo pequeño y, sin duda, también es una condición del Parlamento.

Asimismo, tal como dijo el señor Senador Gamou, el taxímetro también da certeza en cuanto al cobro, y este es otro de los aspectos positivos que tiene el transporte.

Por otra parte, quisiera destacar que hoy en día todos los taxímetros del interior tienen el logo que los identifica como parte del gremio que los respalda.

SEÑOR SOTO.- Agradezco que nos hayan recibido y señalo que comparto lo expresado por el Presidente del gremio, el señor Dourado. Quisiera contar algo de mi experiencia personal. Soy unitario y estoy en el gremio desde 1982. Tengo un solo coche y cuatro hijos que mantener. El laudo que hoy tengo se me hace muy difícil de sostener y, si bien pienso que el trabajador tiene derecho a ganar su sueldo, el propietario también debe tener las herramientas que le permitan pagar ese salario. Tengo un coche Hyundai de última tecnología con un gasoil especial que me lleva más del 30% de lo que recaudo, a diferencia de lo que ocurría cuando el gasoil representaba el 10% o el 12% de la recaudación bruta. En estos días se me rompió el turbo y, a pesar de haber recibido un 30% de descuento en Fidocar, tengo que pagar una suma de $ 44.700. Actualmente, no tengo tarifa ni el fideicomiso de la nafta y puede ocurrir que, en virtud del valor del IMESI, me quede sin vehículo. En los hechos me están obligando a pasarme a la nafta, pero en ese caso gastaría $ 16.000 o $ 17.000 más de combustible. Por esa razón, los taxistas estamos necesitando una ayuda. Hay que tener presente que cuando la tarifa de la luz o el precio de la carne aumentan, tengo que pagar. Como ya manifesté, soy dirigente del taxi desde hace 15 años, pero también tengo que trabajar porque no quiero que le falte nada a mi familia. Pido a los señores Senadores que nos ayuden en este tema si es posible, porque somos muchos los unitarios que estamos quedando por el camino.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de nuestros invitados y seguramente nos mantendremos en contacto.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 16 y 15 minutos.)